Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5705**

19. Wahlperiode 12.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn (Dresden), Ekin Deligöz, Katharina Dröge, Claudia Müller, Corinna Rüffer, Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Öffentlich-Private-Partnerschaften im Bereich der Bundesfernstraßen

Seit 2005 treibt die Bundesregierung die Privatisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur über ÖPP-Projekte voran. Inzwischen wurden diverse ÖPP-Projekte für den Bau von Bundesfernstraßen realisiert, weitere befinden sich im Vergabeverfahren. Der Möglichkeiten der Ausweitung von ÖPP-Projekten sind durch Grundgesetz und durch einfachgesetzliche Regelungen eingeschränkt worden. Im Jahr 2017 wurde hierfür das Grundgesetz entsprechend angepasst.

Das Grundgesetz schreibt in Artikel 90 vor, dass der Bund alleiniger Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs ist. Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist für Streckennetze ausgeschlossen, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen. Das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG) präzisiert diese Einschränkung für ÖPP-Projekte und stellt in § 5 Absatz 2 klar, dass die Einbeziehung Privater bei Planung, Bau, Betrieb und Erhalt von Bundesautobahnen oder sonstigen Bundesfernstraßen nur dann erfolgen darf, wenn sich der ÖPP-Vertrag auf einzelne Vorhaben mit einem Gesamtumfang von bis zu 100 Kilometern erstreckt. Gleichfalls dürfen mehrere Vorhaben nicht miteinander verbunden werden.

Aufgrund des Berichtes des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss nach § 88 Absatz 2 BHO – Information über die Entwicklung des Einzelplans 12 vom 7. September 2018 bestehen erhebliche Zweifel daran, ob die Bundesregierung die Grenzen des Grundgesetzes und des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes einhält. Der Bundesrechnungshof stellt in seinem Bericht fest, dass durch die Realisierung eines vom BMVI geplanten ÖPP-Projektes an ein bereits umgesetztes Projekt eine Gesamtstrecke von mehr als 100 Kilometern entstehen würde. Diese sei nach dem Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen jedoch untersagt. Laut Bericht des Bundesrechnungshofes ignorierte das BMVI die Empfehlung des Bundesrechnungshofes das Projekt vor diesem Hintergrund nicht fortzusetzen und plant weiter die Umsetzung des ÖPP-Projektes.

Die Fragesteller sind der Überzeugung, dass die Hinweise des Bundesrechnungshofes ernst zu nehmen sind und die grundgesetzlichen und einfachgesetzlichen Grenzen für ÖPP-Projekte durch die Bundesregierung eingehalten werden müssen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen bestanden zum Zeitpunkt der Änderung von Artikel 90 GG am 1. Juni 2017 und welche ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen wurden zu diesem Zeitpunkt geplant bzw. befanden sich in Prüfung, Vergabevorbereitung oder im Vergabeverfahren (bitte nach Bundesland geordnet mit Angabe der jeweiligen Länge der ÖPP-Betriebstrecke, der Neu- bzw. Ausbaustrecke, die Erhaltungsstrecke, der Streckenkilometer sowie Abschnittsbezeichnung von Beginn und Ende der Betriebstrecke sowie Neu- bzw. Ausbaustrecke, der Erhaltungsstrecke und jeweiligem Projekt- und Investitionsvolumen aufschlüsseln)?
2. Welche ÖPP-Vertragsmodelle waren zu diesem Zeitpunkt für die sich in Prüfung, Planung, Vergabevorbereitung oder im Vergabeverfahren befindlichen ÖPP-Projekte vorgesehen und welche Vertragsmodelle lagen zu diesem Zeitpunkt bei den bestehenden ÖPP Projekten jeweils konkret vor (A-Modell, F-Modell, V-Modell, Funktionsbauverträge oder sonstige neuartige Vertragsmodelle mit einem langfristigen Charakter und einer Integration von Neu-/Ausbau, Betrieb und/oder Erhaltung)?
3. Haben sich bezüglich der unter Frage 1. und 2. abgefragten geplanten und bestehenden ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen im Zeitraum zwischen Zeitpunkt der Änderung von Artikel 90 GG am 1. Juni 2017 und dem 31. Oktober 2018 Veränderungen ergeben, wenn ja, welche konkreten Änderungen wurden hier zu welchem Zeitpunkt vorgenommen und welche konkreten Gründe haben für diese Veränderungen vorgelegen (bitte für jedes Projekt separat angeben)?
4. Inwiefern waren diese Umplanungen durch den im Juni 2017 geänderten Artikel 90 GG und oder das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (InfrGG, insbesondere § 5 Absatz 2) bedingt?
5. Über welche Streckenlänge in Kilometer verfügen die Bundesautobahnnetze der einzelnen Bundesländer und wie hoch ist der jeweilige prozentuale Anteil von bestehenden als auch geplanten ÖPP-Projekten (Länge der Betriebsstrecken) an der Streckenlänge des Bundesautobahnnetzes im jeweiligen Bundesland?
6. Wie lang ist derzeit das gesamte bestehende Netz der Bundesautobahnen?
7. Wie groß ist der prozentuale Streckenanteil allen bestehenden ÖPP-Projekte (Länge der Betriebsstrecken) am bestehenden Bundesautobahnnetz?
8. Wie lang wird das gesamte Netz der Bundesautobahnen nach Planungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Abschluss der geplanten ÖPP-Projekte voraussichtlich sein?
9. Wie lang wird das gesamte Netz der Bundesautobahnen gemäß den Planungen des BMVI nach Abschluss der geplanten ÖPP-Projekte inklusive der bis dahin nicht mit dem ÖPP-Ansatz durchgeführten Neubaumaßnahmen voraussichtlich sein?
10. Wie groß wird der prozentuale Streckenanteil aller ÖPP-Projekte (Länge der Betriebsstrecken) nach Abschluss der gegenwärtig geplanten ÖPP-Projekte am Bundesautobahnnetz sein?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der Antwort des BMVI auf die schriftliche Frage des Bundestagsabgeordneten Stephan Kühn (Frage 25/ August) vom 10. August 2018, das Vergabeverfahren des A4 AS Gotha – Landesgrenze TH/SN (TH) werde voraussichtlich im Laufe des Jahres 2019 bzw. 1. Halbjahres 2020 eingeleitet werden, und der aktuellen Mitteilung des Bundesfinanzministeriums (BMF) vom 19. Oktober 18 (Antwortschreiben der PSts Hagedorn an Sven-Christian Kindler MdB, DOK 2018/0848706), dass dieses Projekt nun doch nicht mehr als ÖPP-Projekt weiterverfolgt wird?

12. Bis zu welchem konkreten Zeitpunkt hat das BMVI geplant, die Erhaltungsmaßnahmen auf der A4 (AS Gotha – Landesgrenze Thüringen/Sachsen) im Rahmen eines ÖPP-Ansatzes in der seit einigen Jahren angekündigten Weise zu realisieren?

13. In welcher Form, in welchem Umfang (Bitte einzelne Bestandteile der Prüfung auflisten) und in welchem Zeitraum (Bitte exaktes Datum des Beginns und exaktes Datum des Endes des Verfahrens benennen) fand durch welche Akteure oder beauftragte Dritte das „Markterkundungsverfahren“ statt, dass das BMVI im Zeit-Online-Artikel vom 1. November 2018 (www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/privatisierung-autobahnen-verkehrsministerium-rechnungshof-rechtsverstoss/komplettansicht) als Grundlage für die Nicht-Realisierung des A4-ÖPP-Projektes benennt und welche Finanzmittel wurden hierfür aus welchen Haushaltstiteln verwendet?

14. Welche finanziellen und personellen Ressourcen wurden bisher durch die Bundesregierung oder nachgelagerte Behörden sowie die Auftragsverwaltung der Länder insgesamt zur Vorbereitung des ÖPP-Projektes A4 eingesetzt und welche externen Leistungen und/oder Beratungen wurden hierfür in welchem Umfang beauftragt (Bitte nach Jahren und konkreten Aufwendungen sowie Haushaltsmitteln differenziert darstellen)?

15. Sind nach der Änderung von Artikel 90 GG im Juni 2017 Personalressourcen des BMVI, nachgeordneter Behörden, Personal der Auftragsverwaltungen der Länder oder Haushaltsmittel aus dem Bundeshaushalt (z. B. für externe Beratung, Sachverständige, Gutachter) eingesetzt worden, um die Planungen zur Anwendung des ÖPP-Ansatzes bei dem A4-Projekt fortzuführen, wenn ja, in welchem Umfang?

16. In welchem Umfang ist dies zwischen dem Zeitpunkt der Änderung von Artikel 90 GG am 1. Juni und dem 13. Juli 2017, dem Tag der Verkündung der Grundgesetzänderung inklusive Artikel 90 Grundgesetz bzw. nach dem 14. August 2017 (Tag der Verkündung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes) erfolgt?

17. Warum und in welcher Form sind nach der Änderung von Artikel 90 GG im Juni 2017 noch die Planungen zur Anwendung des ÖPP-Ansatzes für die Erhaltungsmaßnahmen auf der A4 vorangetrieben worden?

18. Vertritt das BMVI die Position, dass die in Artikel 90 GG Absatz 2 Satz 5 enthaltenen Vorgaben, einer Realisierung der vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen auf der A4 der Anwendung des ÖPP-Ansatzes nicht entgegenstehen, wenn ja, aus welchen Gründen, wenn nein, warum wurden die Planungen der Anwendung des ÖPP-Ansatzes bei der A4 nicht umgehend eingestellt?

Berlin, den 6. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333